HEFT 6 / BERLIN, 17. MÄRZ 1942

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Der Kommandant

Überlegene Ruhe und äußerste Konzentration sprechen aus dem Gesicht dieses Flugzeugführers, der zugleich als Kommandant für die ganze Besatzung verantwortlich ist

PK Aufn. Kriegsberichter Sperling

Im Winte

Die deutsche Luftwaffe zeh

Mit vereinten Kräften wird auf einem verschneiten Feldflughafen eine Transport-Ju von den Männern des Bodenpersonals zur freigefegten Startbahn gerollt. Seit Jahrzehnten war der Winter im Osten nicht so streng wie in diesem Jahre. Trotzdem blieb die Luftwaffe unentwegt am Feind und fügte ihm schwere Verluste zu

Flieger einmal hoch zu Roß. Sie sind im wahrsten Sinne des Wortes in allen Sätteln gerecht. Offiziere der Luftwaffe reiten die Außenposten einer weit ausgedehnten Unterkunft im tief verschneiten Wald ab

Ein sowjetischer Flugplatz nach einem deutschen Bombenangriff. Die Flugplatzanlagen sind vernichtend getroffen. Unten links sieht man deutlich die Überreste von drei Hallen (1-3), die dem E[illegible]oden gleichgemacht wurden. Von Trupp[illegible]unterkünften und Werkstätten sind nur mehr Ruinen übriggeblieben. Am Ufer des zugefrorenen Flusses (4) sind an den Verladerampen trotz des nach dem Angriff gefallenen Schnees noch Bombentrichter zu erkennen

Ein eisiger Schneesturm fegt über den Flugplatz. Aber der Befehl lautet: „Punkt 8 Uhr muß die Maschine startklar sein" — also ran mit dem Vorwärmer! Inzwischen werden an der He 111 (Bild rechts) die letzten Vorbereitungen getroffen. Wenn es gegen den Feind geht, werden alle Witterungsunbilden rasch überwunden

erkampf beftanden

chlug die Angriffspläne der Sowjets

Feuer! Die Flakartillerie hat in den Abwehrkämpfen des Ostens ausgezeichnete Ergebnisse erzielt

Durch den tiefen Schnee stapfen Flakartilleristen nach vorn, um — wie so oft — im Erdeinsatz einen Auftrag auszuführen. Unten: Das Ziel ist erreicht. Die Bolschewisten mußten das brennende Dorf räumen. Mit Hilfe eines Schlittengespanns wird der Stellungswechsel vorgenommen, da die Zugmaschinen in den tiefen Schneewehen steckenbleiben würden

PK Aufnahmen Kriegsberichter Opitz (Wb 3), Baas (Wb 2), Gayk (HH 1), Klipp (Sch 1)

. . . Mit MGs und Maschinenpistolen feuernd, dringen die Fallschirmjäger weiter vor . . .

Den Sowjetpanzern im Genick

Deutsche Fallschirmjäger im Erdkampf vor Leningrad

Von Kriegsberichter Hans-Georg Schnitzer / PK Zeichnungen Kriegsberichter W. Baitz

Der Fallschirmjäger ist auf Grund seiner besonderen Ausbildung darauf geschult, den Feind gerade dort zu überraschen, wo er sich am stärksten fühlt. Seine kämpferische Umsicht und sein entschlossenes Draufgängertum haben sich nun auch vor Leningrad wieder bewährt, wo Einheiten der Fallschirmtruppe zur Sammlung von Erfahrungen im Kampf gegen die Sowjet-Armee eingesetzt waren. An einem der heißest umkämpften Abschnitte hat sich die erprobte Kampfgemeinschaft zwischen den Kämpfern des Heeres und den Sturmsoldaten der Luftwaffe in den Angriffswellen der sowjetischen Durchbruchsdivisionen aufs neue bewährt

PK Im Schutz dichten Nebels war es dem Feind eines Abends gelungen, unter Einsatz ungeheurer Menschenmassen die deutsche Hauptkampflinie zu durchbrechen. Kurz darauf setzte starkes Schneetreiben ein. Mit dem Gegenstoß mußte daher bis zum nächsten Morgen gewartet werden. Da damit zu rechnen war, daß der Gegner im Schutz der Nacht weitere Kräfte mit schweren Waffen in die Durchbruchsstelle werfen würde, um mit der Dämmerung noch tiefer in die deutschen Abwehrstellungen hineinzustoßen, wurden vom Bataillonsgefechtsstand Reserven angefordert.

Sie sind im Morgengrauen kaum 100 Meter durch lichtes Unterholz vorgegangen, als ihnen das Feuer von Granatwerfern entgegenschlägt. Unheimlich dicht reißt es immer neue Erdfontänen vor ihnen hoch. Bald schlägt auch noch Artillerie dazwischen. Ein eisernes Sperrfeuer. Da brüllt einer durch das Getöse: „Vor uns schanzende Sowjets!" Sie scheinen sich im Schutze ihres Feuervorhanges ziemlich sicher zu fühlen. Für die Fallschirmjäger heißt das: Bei denen werden wir wesentlich weniger Zunder kriegen als inmitten des Granathagels — und sie stürmen sprungweise durch die tanzenden Einschläge. Als sie auf 50 Meter heran sind, wird es den Schanzenden doch zu brenzlich, und sie stürzen zu ihren Waffen. Bevor sie jedoch ihre schweren Maschinengewehre, für die sie Deckungen auswerfen wollten, in Stellung gebracht haben, schlagen die Handgranaten der Fallschirmjäger in ihre Reihen. Nach kurzem Gefecht liegen fünf Schwere MGs mit ihren Bedienungen vernichtet hinter den frischaufgeworfenen Erdhaufen. Mit MGs und Maschinenpistolen feuernd, dringen die Fallschirmjäger weiter vor — und stehen schon zwischen den Bunkern, die die durchbrechenden Sowjets am Vorabend den Deutschen weggenommen haben, als sie plötzlich von hinten beschossen werden. Viele der Sowjets, die sie beim Vorgehen regungslos am Boden liegen sahen, haben sich aus ihrer „Todesstarre" erhoben und erneut in den Kampf eingegriffen. Jetzt kommt es

. . . Plötzlich öffnet sich die Klappe des Turms, und ein pelzbemützter Kopf kommt zum Vorschein . . .

darauf an, die Sowjets in den Bunkern so schnell wie möglich zu erledigen, um in den Besitz der Deckungen zu kommen. Während wenige Mann den Feuerschutz nach hinten übernehmen, räuchern die Vorwärtsgehenden Bunker für Bunker und Erdloch für Erdloch mit Handgranaten aus.

Durch dieses heiße Gefecht bricht plötzlich der Ruf „Feindlicher Panzer!" Der Gefreite Franz F. hat ihn zuerst gesehen, wie er feuernd durch den Wald gerollt kam. Jetzt steht der Koloß am Rand einer Schneise und scheint mit scharfen Augen hinter den Schlitzen ein lohnendes Ziel zu suchen. Franz, der 22jährige Schlosser aus Wiesbaden, beobachtet ihn mit prüfendem Blick. Er weiß, daß es ein schwerer Panzerwagen mit einer 7,6-cm-Kanone und drei MGs ist, den er da vor sich hat. Fast sechs Meter lang, über drei Meter breit und über zweieinhalb hoch. Wie ein vorzeitliches Raubtier steht er mit zitternden Raupenketten am Waldrand.

Plötzlich öffnet sich die Klappe des Turms, und ein pelzbemützter Kopf kommt zum Vorschein. Dann reckt sich der Bolschewist hoch und schießt mit einer Maschinenpistole um sich. Wie eine Wildkatze schiebt sich der Gefreite, flach an den Boden gepreßt, auf den ehernen Koloß zu — in der Linken seine Pistole, in der Rechten eine Handgranate. Mit der Pistole will er den Schützen im Turm erledigen und blitzschnell die Handgranate durch die Klappe ins Innere werfen, um die drei übrigen Mann der Besatzung zu vernichten. Plötzlich fällt der Sowjet jedoch tödlich getroffen aus der Luke, noch ehe der Gefreite zum Sprung angesetzt hat. Er reißt sich hoch, springt auf den Panzer, greift nach der Klappe — verriegelt! In diesem Augenblick bricht eine Schützenkette feindlicher Infanteristen aus dem Wald. Da ruft sein Feldwebel, der sich mit einem MG in seine Nähe geworfen hat: „Ich übernehme den Feuerschutz!" und beginnt, den Waldrand abzustreuen. Das müssen die Sowjets im Panzer bemerkt haben. Langsam dreht sich die Kuppel, schwenkt die Kanone mit drohendem Rohr auf den Feldwebel ein. „Verdammt!" knirscht der Wiesbadener, springt vom Turm herab, wirft sich neben die Raupen, schiebt seine ausgestreckte Rechte zwischen den beiden MG-Läufen an der Vorderfront des Panzers hoch — und wirft die Handgranate mit kurzem Ruck in das Rohr der Kanone. Ein Knall, als sei die Granate im Wasser detoniert, und aus dem Turm quellender Pulverdampf beweisen, daß zumindest die Kanone außer Gefecht gesetzt ist. In dem Ungetüm am Waldrand muß jedoch ein unglaublich zähes Leben stecken. Wie ein angeschossenes Wild bäumt es sich mit klirrenden Ketten auf, während Feuerstoß auf Feuerstoß aus den MG-Läufen der Stirnwand des Panzerturms bricht.

Der Gefreite gibt den Kampf nicht auf. Ohne die hinter den Bäumen liegenden Sowjets zu beachten, läuft er ein paar Meter zurück, wo er eine geballte Ladung hat liegen sehen, duckt sich zum Sprung, ergreift emporschnellend einen Haltegriff am Turm, stemmt einen Fuß gegen die Raupen, zieht sich hoch und legt die sprengstoffschwangere Packung mitten auf den Turm. Dann springt er in hohem Bogen herab — sinkt bis zu den Füßen ein in zähem Morast, drückt sich mit zerrenden Sehnen an den Boden. — Als er nach einem furchtbaren Schlag erwacht, ist der Feldwebel an seiner Seite, reißt ihm den rechten Ärmel auf und verbindet sorgfältig eine Wunde, öffnet die Bluse und stellt einen Streifschuß durch die Brieftasche fest. — Das alles aber sieht der aus seiner Betäubung Erwachte nicht. Mit großen Augen blickt er auf die schwarze Rauchwolke am Waldrand, aus der ab und zu die helle Lohe emporzüngelnder Flammen hervorbricht. „Die Ladung hat die Turmklappe eingedrückt, und dann ist die Munition explodiert", erläutert der Feldwebel. Dann muß er dem Gefreiten energisch verbieten, noch weiter mit vorzugehen. Mit einem Infanteristen, der mit einem Handschuß zurückkommt, macht er sich auf den Weg zum Verbandplatz.

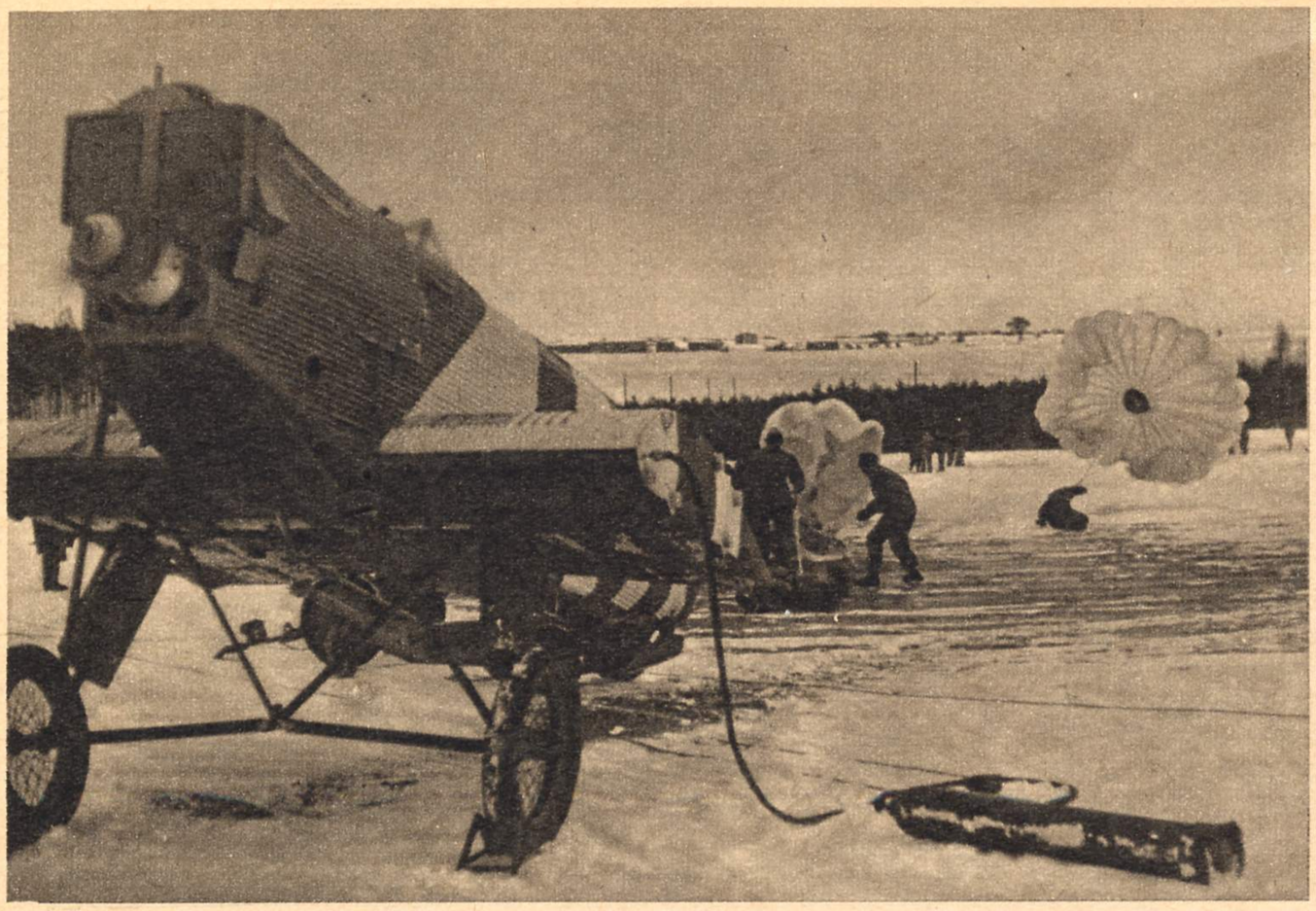
Das Schneetreiben ist so dicht geworden, daß die Richtung nur mit Mühe festgestellt werden kann. Schon eine halbe Stunde sind die beiden durch die dichten Flocken getappt, als plötzlich auf sie geschossen wird. Lautlos bricht der Infanterist neben dem Gefreiten zusammen. Nun allein vor einem Rudel versprengter feindlicher Schützen, kriecht der Fallschirmjäger in einen nahen Bunker zwischen die Leichen von vier Sowjets, aus deren Mitte er eine Maschinenpistole hervorzieht. Mit schmerzendem Arm nimmt er die Waffe hoch und drückt ab — gottlob, sie schießt. Er sieht, wie der eine die Arme hochwirft und die anderen sich zurückziehen. Dann kriecht er wieder aus dem Bunker heraus und in entgegengesetzter Richtung davon, in der die Sowjets fortgelaufen sind.

Am Verbandplatz erfährt er, daß die durchgebrochenen Bolschewisten restlos vernichtet worden sind und die alte deutsche Linie wieder erreicht ist. Nicht ein einziger Panzer ist den Fallschirmjägern entgangen.

DER WINDESEL

Fallschirmjäger lernen landen

Nicht nur der Absprung, auch der Augenblick der Landung erfordert vom Fallschirmjäger zielsicheres und entschlossenes Handeln. Nach dem Überschlag auf dem Boden muß er seinen Körper fest in der Gewalt haben und selbst bei starkem Wind sofort aufstehen und den Schirm abfangen können. Um dieses wichtige Training zu vervollkommnen, ist auf dem Übungsplatz ein ausgedientes Flugzeug aufgestellt, das bei laufendem Motor den nötigen Winddruck erzeugt. Die Soldaten nennen es den „Windesel". So werden auf eine einfache Weise die Bedingungen geschaffen, denen sich der Fallschirmjäger im Ernstfall gegenübersieht. Es bedarf auch hier großer Kraft und Geschicklichkeit, um aufzustehen, auf den Schirm zuzulaufen und ihn abzufangen. Das geschieht durch mehrere blitzschnelle Handgriffe, die gelernt sein wollen. Aber der „Windesel" steht nicht eher still, als bis, im wahrsten Sinne des Wortes, Meister vom Himmel fallen



Schnittig sieht der „Windesel" gerade nicht aus, aber er erfüllt seine Aufgabe. Der Motor ist angelassen, die Fallschirmjäger werden, am Boden liegend, von den Ausbildern angeschnallt

Der „Start" beginnt. Der Wind, unter gewöhnlichen Umständen würde man Sturm dazu sagen, fängt sich in den Schirmen. Die Männer werden gleichsam fortgeblasen

Einen Augenblick schleift der Fallschirmjäger auf dem Boden; aber dann dreht er sich mit kraftvoller Wendung nach rechts, gibt dem Schirm eine andere Richtung und richtet sich auf

Schon steht er auf seinen Füßen. Jetzt gilt es, den Schirm im Laufschritt so schnell wie möglich abzufangen. In wenigen Augenblicken ist der Fallschirmjäger einsatzbereit

Aufnahmen
Bruno Waske (4)

Zeichnung Max Ludwig
Aufn. Archiv Junkers (3) ADLER (1)

Unglücksfälle, die glücklich verliefen

Von Dr. Fritz Flucke, Berlin

Zusammenstoß in der Luft

An einem Novembervormittag des Jahres 1939 fliegen wir mit unserer Reisemaschine Kurs Nord-Nord-West. Weit dehnt sich das Mecklenburger Land. Tief unter uns zieht gerade ein Flugplatz vorüber, als ein schwerer Stoß unser Flugzeug erschüttert. Im gleichen Augenblick sehe ich weiße Fetzen, ein helles Etwas huscht schemenhaft unter der breiten Fläche vorüber.

Die Unterhaltung in der Maschine verstummt. Eine unheimliche Spannung hat sich unser bemächtigt. Für kurze Augenblicke erkenne ich, wie schräg hinter unserer Maschine ein Doppeldecker schwankend abschwebt. Seine rechte obere Tragfläche ist zur Hälfte weggerissen.

„Zusammenstoß!" Das Wort zerreißt die Spannung. Noch donnern die Motoren ihr gleichförmiges Lied. Die Maschine liegt wie ein Brett in der Luft. Wir nehmen Gas weg und setzen zu einem sanften Gleitflug an. Beschädigungen am Flugzeug sind zwar nicht zu erkennen, aber irgend etwas stimmt nicht.

„Hat uns gerade noch gefehlt!" meint der Bordfunker, um überhaupt etwas zu sagen. „Doch was mag mit dem gerammten Doppeldecker los sein?"

Unser Flugzeugführer sucht das Gelände ab, während wir in weitem Bogen über dem Flugplatz kreisen. Da, unter uns, auf dem Rollfeld ballt sich ein dichter Menschenknäuel, und mitten drin steht der schwerbeschädigte Doppeldecker. Er ist glatt gelandet. Die Männer unten winken herauf. „Verdammt nochmal, hat der Schwein gehabt!" Unsere Stimmung schlägt in tolle Ausgelassenheit um. An die Beschädigung unserer Kiste denkt in diesem Augenblick niemand — denn „so 'ne Ju hält schon einen derben Puff aus!"

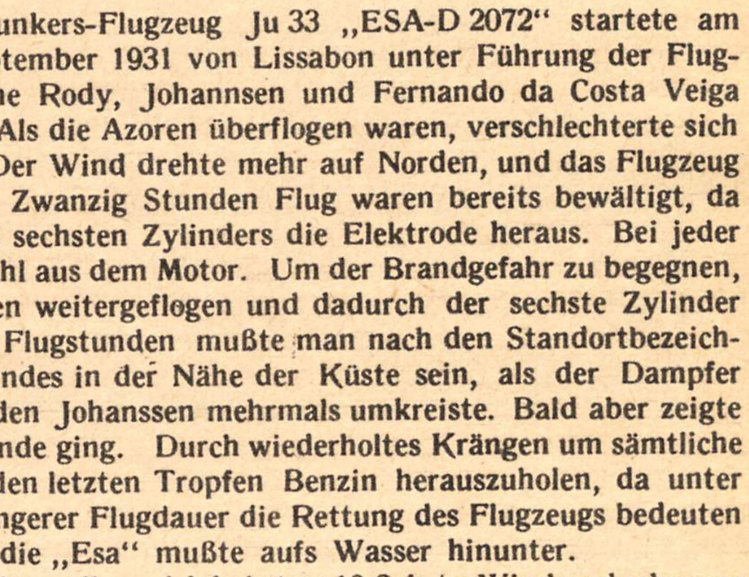
Wenige Minuten später rollen wir neben den angeknackten Doppeldecker. Der Flugzeugführer des Unglücksvogels ist heil und munter zur Stelle. Nach seinem Bericht kam er vom Kunstflug zurück, hatte gerade zum Slip angesetzt und war so schräg von unten dicht neben dem Steuerbordmotor in unsere Fläche hineingerast.

Unsere Ju 86 hat ein Loch von $1^1/_2$ m Länge in der Flächenstirnseite, aus dem wir eine Menge Holz und Leinwand herausholen. Der Stirnhilfsholm ist zerschmettert. Die Luftschraube des Steuerbordmotors hatte die obere Tragfläche und die Holmen des „Stieglitz" glatt durchschlagen. Lediglich die Blattkanten der Ganzmetall-Verstelluftschraube sind angeschrammt! Wir setzen unseren Flug fort.

Er fiel in sein eigenes Flugzeug

Am 24. Mai 1917 vormittags startet Oberleutnant Behrla mit Vizefeldwebel Rosengard als Flugzeugführer zur Lichtbilderkundung. Nach etwa fünfzig Flugminuten hat die „Albatros C 5" eine Höhe von 4500 m erreicht. Plötzlich kippt das Flugzeug mit einem Ruck vorn über und schießt in engen Steilkurven in die Tiefe hinab. Der Luftdruck und das Trudeln des Flugzeugs sind so stark, daß der Beobachter gegen den Boden und die äußere Bordwand gedrückt wird. Ein Aufrichten ist — selbst unter Anwendung aller Kräfte — unmöglich.

„Als ich das Gefühl hatte, daß das Flugzeug wieder in der Waagerechten liegt", heißt es in dem Originalbericht von Oberleutnant Behrla, „versuche ich, mich aufzurichten, um an mein MG zu kommen. In diesem Augenblick sackt das Flugzeug unter mir weg. Ich selbst schwebte wohl anderthalb Meter über dem Flugzeugrumpf frei im Raum mit der festen Überzeugung, daß ich nun ins Bodenlose stürzen müsse. Aber ich hatte dabei noch den Gedanken: Wenn du doch bloß wieder das Flugzeug erreichen könntest! Was nun weiter geschah, weiß ich nicht mehr genau. Das Flugzeug muß sich wieder gefangen haben, ich holte es im Sturz wieder ein und — welches Glück — falle mit dem menschlichen Schwerpunkt mitten auf die Oberfläche des Rumpfes, durchschlage sie und versinke in die Tiefe des Rumpfes. Gott sei Dank hielt sein dünner Boden stand und gab mich nicht wieder dem unsicheren Element preis.



Im gleichen Augenblick kippt das Flugzeug wieder vornüber. Wir machten zum zweitenmal unsern Kurvenflug durch. Trotz allem fühlte ich mich in dieser Lage geborgen und hatte nur den einen Gedanken, schützende „Balken" zu finden, die mich nicht wieder abschütteln."

„Während des Heimflugs hatte der Flugzeugführer meinen neuen Platz natürlich entdeckt und wunderte sich, wie und aus welchem Grund ich diesen sonderbaren Platzwechsel vorgenommen hatte. Erst die Aussprache nach der Landung klärte diesen rätselhaften Reinfall. Dann erfuhr ich zu meinem großen Erstaunen, daß dieser Kurvenflug ganz unfreiwillig eingelegt worden war. Es muß so gewesen sein, daß wir in 4500 m Höhe in eine Luftleere gekommen sind, was das plötzliche Abtrudeln und Absacken verursacht haben mag. Ein tolles Erlebnis, das kaum glaubhaft erscheint, wäre nicht alles authentisch zu belegen ..."

*

Sieben Tage im Flugzeugwrack

Das Junkers-Flugzeug Ju 33 „ESA-D 2072" startete am 10. September 1931 von Lissabon unter Führung der Flugkapitäne Rody, Johannsen und Fernando da Costa Veiga zum Flug über den Atlantik. Als die Azoren überflogen waren, verschlechterte sich das Wetter außerordentlich. Der Wind drehte mehr auf Norden, und das Flugzeug kam in Regen und Gewitter. Zwanzig Stunden Flug waren bereits bewältigt, da sprang aus der Zündkerze des sechsten Zylinders die Elektrode heraus. Bei jeder Explosion blitzte ein Feuerstrahl aus dem Motor. Um der Brandgefahr zu begegnen, wurde mit nur einem Magneten weitergeflogen und dadurch der sechste Zylinder stillgelegt. Nach etwa $35^1/_2$ Flugstunden mußte man nach den Standortbezeichnungen trotz starken Gegenwindes in der Nähe der Küste sein, als der Dampfer „Pennland" gesichtet wurde, den Johanssen mehrmals umkreiste. Bald aber zeigte sich, daß der Kraftstoff zu Ende ging. Durch wiederholtes Krängen um sämtliche Achsen versuchte Johannsen, den letzten Tropfen Benzin herauszuholen, da unter Umständen einige Minuten längerer Flugdauer die Rettung des Flugzeugs bedeuten konnte; aber alles half nichts, die „Esa" mußte aufs Wasser hinunter.

Die Wasserung der Landmaschine vollzog sich bei etwa 10 Sek./m Wind und schwerer Dünung einwandfrei. Nach etwa fünf Minuten waren die Flächen fast völlig unter Wasser. Die schwere Dünung hob den Rumpf und die Flächen ungleichmäßig an, wobei die wassergefüllten Flächen nicht immer mit dem Rumpf gleiche Bewegungen machten; es traten daher sehr starke Durchbiegungen ein, die nach wenigen Minuten zum Abbrechen der Außenflächen führten. Die Flügelbrüche traten an beiden Seiten ungefähr da auf, wo die Kraftstofftanks aufhörten. Nach etwa zwanzig Minuten erreichte das Flugzeug die Trimmlage, die bis zur Bergung der Besatzung unverändert blieb.

Johannsen und Veiga berichten darüber: „Das Flugzeug trieb auf dem Wasser wie eine gut ausgetrimmte Segeljacht. Es war ohne große Schwierigkeiten mit dem Seitenruder gegen den Seegang zu halten. Unser ganzer Proviant bestand aus einem Päckchen Schokolade. Zum Trinken hatten wir neun Liter Wasser, die eigent-

lich für den Kühler bestimmt waren. Die Tage auf dem Wasser waren düster und grau, und immer wieder fiel ein eisiger, nadelfeiner Regen. Die Füße hatten wir in Schlingen gesteckt, um sie vor dem Wasser, das die Kabine beinahe in Meterhöhe bedeckte, zu schützen. Der dritte Tag brachte Sonne, und mit dem Wetter änderte sich auch unsere Stimmung. Der Optimismus hatte wieder die Oberhand gewonnen. Das Flugzeug war noch immer seetüchtig. Johannsen litt stark unter Hunger, und wir alle hatten Durst, einen quälenden, peinigenden Durst. Jeder konnte nur täglich zwei Bissen Schokolade essen, und zum Trinken gab es nur einige Schluck Wasser. Wenn es regnete, saßen wir mit aufgesperrten Mäulern in der Kabine und trachteten das Wasser, das an den Wänden entlangrann, aufzufangen. Am Morgen des sechsten Tages erblickte ich — als ich mich aus dem Fenster beugte — ein Schiff. Von neuen Kräften erfüllt und wie elektrisiert sprangen wir auf. Johannsen wurde von Rody und mir an den Beinen festgehalten, während er sich mit dem Oberkörper aus dem Flugzeug stemmte. Wir hatten an einem langen Rohr eine kleine Fahne befestigt, mit ihr winkte er verzweifelt. Allmählich wurden seine Bewegungen langsamer, und das fahrende Schiff kleiner. Es war weitergefahren, ohne uns zu bemerken ...

An diesem Tage sprachen wir kein Wort mehr. Apathisch lagen wir auf unsern Plätzen. Die folgende Nacht war die schlimmste ... Am Morgen verzehrten wir das allerletzte Rippchen Schokolade, und Johannsen ging, um die restlichen Tropfen Wasser aus dem Kühler zu holen. Plötzlich hörte ich die Stimme Rodys: „Ein Schiff! Ein Schiff!" Da sprang ich auf, beugte mich aus dem Flugzeugrumpf und winkte, winkte. Ich winkte noch mit meiner Fahne, als die ‚Belmoira' längst neben unserm Wrack stand und eine Treppe heruntergelassen hatte, auf der wir hinaufspazieren konnten, hinauf in das herrliche, wiedergefundene Leben ..."

*

Ein Bräutigam kam vom Himmel

Es war noch in der Anfangszeit des Luftverkehrs, man schrieb das Jahr 1925. Auf dem Flughafen Tempelhof werden in das Nacht-Postflugzeug, eine Junkers F 13, die letzten Postsäcke verladen. Flugzeugführer Schäfer hat bereits im Führersitz Platz genommen. Nochmals prüft er Motoren und Steuerung sorgfältig, denn er hat einen langen Nachtflug vor sich. Das Wetter ist unangenehm naßkalt. Tief hängen die dunklen Wolken am nächtlichen Himmel; das Licht der Scheinwerfer erhellt das Rollfeld. Das Postflugzeug startet.

Mit nördlichem Kurs fliegt die Maschine dicht unter der Wolkendecke durch die Nacht. Zwei Stunden mögen vergangen sein, als die F 13 wie von einer unsichtbaren Riesenfaust tiefer und tiefer gedrückt wird. Alle fliegerische Erfahrung nützt nichts. Der Motor läuft auf Vollgas, trotzdem verliert das Flugzeug bedenklich an Geschwindigkeit und sackt ständig tiefer ab. Da rast auch schon der Erdboden dem jäh abstürzenden Flugzeug mit unheimlicher Geschwindigkeit aus dem Dunkel entgegen. „Abfangen!" „Gas weg und Zündung raus!" — Ein paar harte Stöße von der plötzlichen harten Landung, dann rollt die F 13 polternd in der Dunkelheit aus.

Flugzeugführer Schäfer klettert aus dem Sitz, Eis splittert von den Flächen. Die Stirnkanten der Flächen sind mit einer dicken Eisschicht bedeckt. Vereisung! — ein Begriff, der beim damaligen Stand der Fliegerei in seinen gefährlichen Auswirkungen noch nicht klar erkannt wurde. Es ging aber gerade noch mal mit der unfreiwilligen Notlandung.

Ringsum kein Lichtschein zu sehen. Irgendwo in Dänemark steht einsam das Nacht-Postflugzeug. In der Morgendämmerung macht sich Flugzeugführer Schäfer auf den Weg, findet schließlich ein kleines Dorf, doch dort versteht niemand ein Wort Deutsch. Aber man weist ihn zu einem in der Nähe gelegenen Gutshof, denn dort wohnt ein Mädchen, das Deutsch versteht. So war es auch. Von da an ging alles glatt.

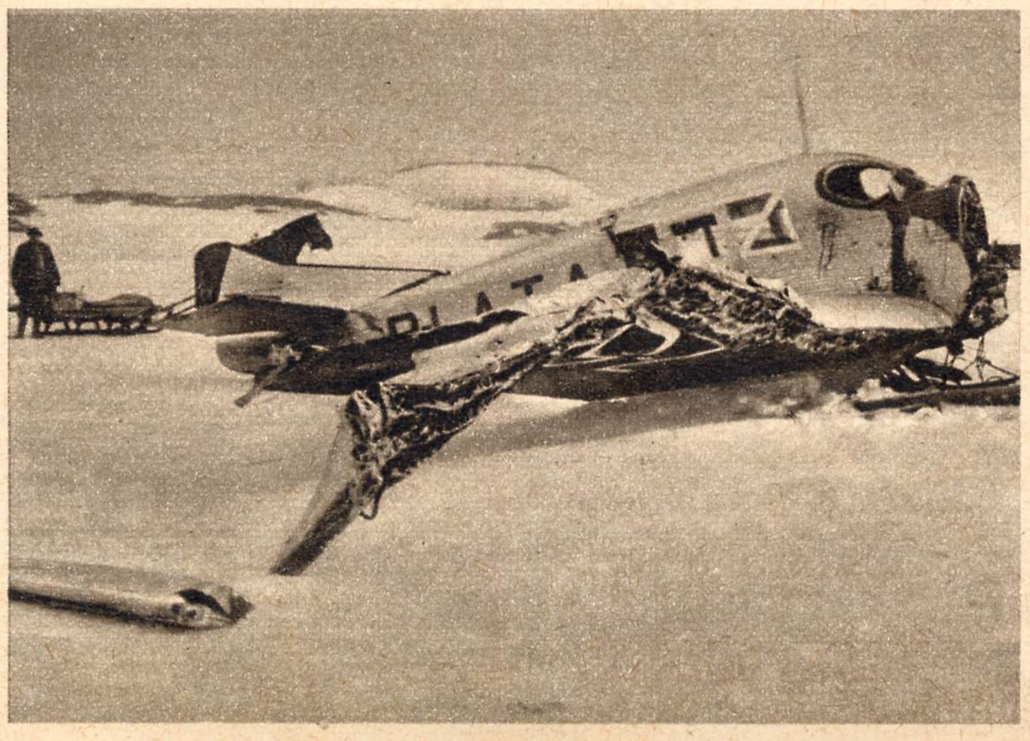
Für Flugzeugführer Schäfer verlief dieser Unglücksfall in jeder Hinsicht glücklich, denn das dolmetschende Mädchen wurde bald darauf seine Frau ...

*

Maschine zertrümmert, Passagiere unverletzt

In der Zeit zwischen 1918 und 1925 gab es in Luftfahrtfachkreisen eine lebhaft erörterte Frage, nämlich „Holz- oder Metallflugzeug?" die schließlich zugunsten des Metallflugzeugs entschieden wurde. Nur über das Problem „Hoch- oder Tiefdecker" gingen die Meinungen auseinander. Jeder Unglücksfall, der glücklich verlief, bewies, in welch hohem Maße das unter dem Fluggastraum durchgehende, stark verstrebte Flügelmittelstück bei der Tiefdeckeranordnung Gefahr und Schaden für Fluggäste, Besatzung und Maschine verringerte. Ein damals viel besprochener Unglücksfall ließ die Vorzüge der Tiefdeckerbauweise besonders deutlich werden.

Am 10. März 1926 war die Junkers F 13 B-LATA auf der Strecke Finnland—Schweden unterwegs. In der Nähe von Helsinki geriet die Maschine in auftauchende Nebel. Mit den damaligen Instrumenten war an längeres Blindfliegen nicht zu denken. Es gab keinen andern Ausweg, als sofort zu landen. Kein künstlicher Horizont zeigte die Lage des Flugzeugs an, das über den Flügel abrutschte und in schräger Lage nach unten durchstieß. Erst aus wenigen Metern Höhe konnte der Flugzeugführer den schneebedeckten Boden erkennen. Mit hoher Geschwindigkeit schlug die rechte Fläche auf das Eis. Durch den heftigen Anprall brach der gesamte Motorvorbau ab und wurde fortgeschleudert. Das Flugzeug selbst wirbelte nach rechts herum. Der Rumpf wurde hinter dem Fluggastraum geknickt, das Rumpfende verdreht, Fahrgestell wie die rechte Fläche völlig zertrümmert und die linke Fläche stark beschädigt.



Ein ganz schwerer Bruch! Völlig unbeschädigt blieb nur der Fluggastraum, nicht einmal die Fensterscheiben waren zerbrochen. Fluggäste und Flugzeugführer erlitten nicht die geringste Verletzung.

Pilot landet mit zwei Flugzeugen

Ein ganz toller Zusammenstoß in der Luft ereignete sich im Jahr 1940 in Australien. Flugzeugführer Fuller überflog mit einer zweimotorigen „Ansom"-Maschine in 900 m Höhe Brocklesby (Neuseeland), als er mit einem andern Ansom-Flugzeug gleichen Typs zusammenstieß. Beide Maschinen hatten denselben Kurs. Das oben fliegende Flugzeug sackte durch und verkeilte sich untrennbar mit der darunter fliegenden Maschine. Fuller nahm sofort Gas weg, während die Motoren der unten fliegenden Kiste einwandfrei weiterliefen. Der erwartete Absturz trat nicht ein. Vielmehr ließ sich der so unfreiwillig zustande gekommene Doppeldecker mit den Motoren der unteren Maschine und nach den Instrumenten der oberen Maschine einigermaßen annehmbar fliegen.

Nach dem ersten Schrecken veranlaßte Fuller seine Kameraden und die Besatzung des unten fliegenden Flugzeugs, mit dem Fallschirm abzuspringen. Dann brachte er mit einer Bauchlandung, bei der nur geringe zusätzliche Schäden entstanden, beide Flugzeuge sicher auf den Boden. Nach einem Rutsch von etwa 220 m kam diese unheimliche Kombination zum Stehen. Durch eiserne Ruhe und Zielsicherheit wurde aus einem im ersten Augenblick hoffnungslos erscheinenden Unglücksfall eine außerordentliche fliegerische Glanzleistung.

*

Als Robinson im afrikanischen Busch

Das zweisitzige Postflugzeug der afrikanischen Luftverkehrs-Gesellschaft startet an einem Junitag des Jahres 1931 von Windhuk nach Grootfontain unter Führung des Captains Fry. Damit wird die Luftpostlinie nach dem Norden von Südwestafrika eröffnet. An Bord des Flugzeugs befindet sich nur noch Flugzeuginspektor Pfeiffer. Bei klarer Sicht fliegt die Maschine ihren geraden Kurs. Plötzlich stellt sich heraus, daß der Motor starken Ölverlust hat. Es bleibt nichts anderes übrig, als schnellstens einen geeigneten Notlandeplatz ausfindig zu machen. Denn eine sofortige Landung zwischen den Thermitenhügeln und den einzelnen Baumgruppen ist einfach ausgeschlossen.

Nach kritischen Minuten findet der Flugzeugführer einen kleinen Geländeabschnitt — zwischen Tsumeb und Grootfontain —, der wie ein verwuchertes Maisfeld aussieht, und landet glatt. Wie sich herausstellt, ist die Leitung zum Ölmanometer gebrochen. Mit einer Gummimuffe ist der Schaden schnell behoben. Das noch im Tank befindliche Öl erlaubt den Weiterflug. Der ist aber leichter beschlossen als ausgeführt! Zwei Startversuche mißglücken in der Hitze der afrikanischen Mittagssonne. Da faßt Pfeiffer einen kühnen Entschluß: Er packt alle überflüssigen Koffer aus der Maschine und veranlaßt den Flugzeugführer, mit dem so erleichterten Flugzeug allein zu starten. Man trennt sich mit dem Versprechen, den in afrikanischer Wildnis zurückgelassenen Fluggast schnellstens abzuholen. Dann gelingt der Start.

Tiefe Stille brütet über dem afrikanischen Busch. Die Stunden schleichen dahin. Von der ersehnten Maschine ist nichts zu hören und zu sehen. Die Einsamkeit wirkt erdrückend. Da tauchen hinter dem nächsten Busch zwei Neger auf. Pfeiffer gibt sich alle Mühe, die Männer heranzuholen. Er ist froh, wieder die Verbindung mit Menschen gefunden zu haben. Aber die schwarzen Burschen zeigen panischen Schrecken und verschwinden in der Wildnis.

Wieder vergehen Stunden bangen Wartens — wieder erscheint in der Ferne eine menschliche Gestalt: Endlich ein Weißer! Mit dem Jagdgewehr in der Hand schreitet er durch den Busch und wendet sich ständig nach allen Seiten sichernd um. Pfeiffer geht ihm entgegen. Eine Unterhaltung in deutscher Sprache kommt zustande. Die beiden Neger haben berichtet, daß sie einen Vogel im Busch hätten herabstürzen sehen, der dann wieder fortgeflogen sei. Für den Weißen war es klar, daß es sich hier nur um ein Flugzeug handeln konnte, denn nach dem Bericht der Neger war ja anzunehmen, daß einer der Flieger im afrikanischen Busch zurückblieb.

„Wie lange wollten Sie denn eigentlich hier sitzenbleiben und warten? Haben Sie denn noch keinen Löwen gesehen?" Diese Frage kann Pfeiffer mit gutem Recht verneinen. „Dann haben Sie ja Glück gehabt. Hier wimmelt es sonst von Löwenrudeln. Vielleicht sind die Bestien durch das Motorengeräusch vergrämt, aber heute abend hätten Sie eine reichhaltige Raubtierschau hier erleben, aber kaum überleben können!"

Angesichts dieser Raubtiergefahr arbeitete sich vorhin der Farmer auch so vorsichtig durch den Busch heran. Auch auf dem Rückmarsch mit dem Gepäck zu dem alten Auto des Farmers muß gut aufgepaßt werden. Dann ist schließlich alle Not überstanden. In welcher Lage sich der waffenlose Pfeiffer befand, mitten im Busch zwischen Rudeln von Löwen, das wird ihm erst so recht klar, als er drei lange Tage im Farmhaus warten muß, bis das Flugzeug ihn endlich abholte. Im Busch hätte er diese drei Tage kaum überlebt!

LN auf vorgeschobenem Posten

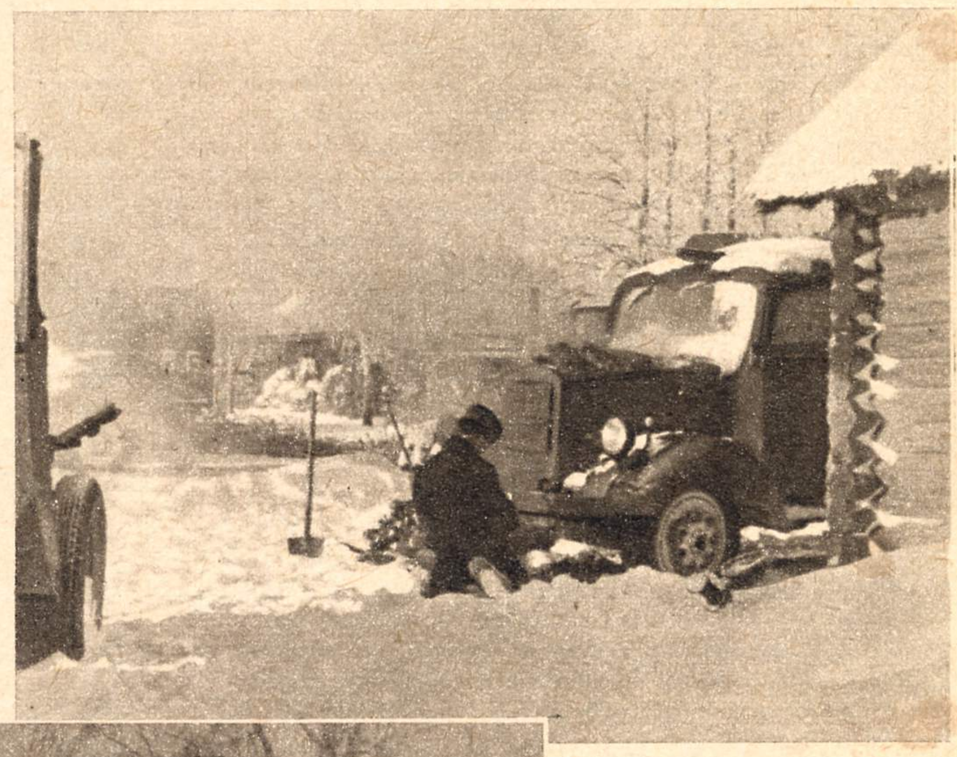
In einer Holzkate hat sich auf einem vorgeschobenen Feldflugplatz im Osten eine Luftnachrichten-Betriebskompanie eingerichtet. Praktisch und einfach haben sich die Soldaten hier ihre Vermittlungsstelle geschaffen. Alles mußte auf Panjeschlitten an den abgelegenen Flugplatz gebracht werden

„Hier Vermittlung Forelle . . .“ Für die Weiterleitung von Befehlen ist die Funkbetriebsstelle von entscheidender Bedeutung

Links: Die Kameraden von der Funkbetriebsstelle stehen in dauerndem Funkverkehr mit den fliegenden Besatzungen über dem ihnen zugewiesenen Kampfabschnitt

Radfahren im Zimmer? Nein, bei diesem „Tretomobil“ handelt es sich um einen Tretsatz, durch den sich die Männer der LN-Betriebskompanie den Strom für die Funkbetriebsstelle selber erzeugen. Ein Aggregat konnte nicht herangebracht werden

PK Aufnahmen
Kriegsberichter Opitz (Wb)



Bei der strengen Kälte an der Ostfront haben die Fahrer mit ihren Wagen manchen Kummer. Diesem Motor ist trotz sorgfältigster Pflege nicht ein „Seufzer“ zu entlocken

In derartigen Fällen ist das „1-PS-Einheitsfahrzeug“ für motorisierte Truppen immer noch das zweckmäßigste Beförderungsmittel. Die Soldaten der LN-Betriebskompanie stehen auch als Lenker der Panjeschlitten ihren Mann

Oberleutnant BISPING

Oberleutnant NOELL

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Oberleutnant FAHLBUSCH

Oberleutnant KARBE

Oberleutnant Bisping und Oberleutnant Noell haben seit Beginn des Krieges als Beobachter und Flugzeugführer eines Aufklärungsflugzeuges auf allen Kriegsschauplätzen in engster kameradschaftlicher Verbundenheit hervorragende Aufklärungsergebnisse erflogen, die von entscheidender Bedeutung für die siegreiche Durchführung aller Feldzüge waren. Der rückhaltlosen Anerkennung, die diese tapfere und einsatzbereite Flugzeugbesatzung der Fernaufklärer stets gefunden hat, wurde durch die gleichzeitige Verleihung des Ritterkreuzes an Flugzeugführer und Beobachter ein besonders ehrender Ausdruck verliehen. — Oberleutnant Fahlbusch, Batteriechef in einem Flakartillerieregiment, hat vor allem in den Kämpfen um Romny durch seinen heldenmütigen Einsatz als stellvertretender Abteilungskommandeur kampfentscheidende Waffentaten vollbracht. Bei dem Vorstoß auf Tula wurde er in vorderster Linie schwer verwundet. — Oberleutnant Karbe, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, steht nach hervorragenden Leistungen im Luftkrieg gegen England in seiner Gruppe im Kampf gegen die Sowjetunion in der Zahl seiner Einsätze an erster Stelle. Bei der Umfassungsschlacht von Kiew vernichtete er in einem Tiefangriff sieben Eisenbahnzüge. — Oberleutnant Schibau, Batteriechef in einem Flakartillerieregiment, zeichnete sich im Ostfeldzug vor allem beim Halten eines strategisch wichtigen Brückenkopfes durch hervorragende Tapferkeit aus. In den harten achttägigen Kämpfen um diesen Brückenkopf schoß die Batterie dank der hervorragenden Führung ihres Batteriechefs 21 Panzer ab. — Oberleutnant Lau, in einem Sturzkampfgeschwader, gelang es im Balkanfeldzug, sich durch eine unerhört kühne Landung unweit der serbischen Stellung unmittelbaren Einblick in die Feindlinie zu verschaffen, wodurch es seiner Gruppe möglich war, starke feindliche Kräfte zu vernichten bzw. zur Kapitulation zu zwingen. — Oberleutnant Meckel, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, schoß 25 Gegner in schweren Luftkämpfen ab, während seine Staffel 55 Flugzeuge des Feindes in Luftkämpfen vernichtete. — Die von Oberleutnant Roßmann, Batteriechef in einem Flakartillerieregiment, geführte Batterie hat insgesamt 15 Flugzeuge abgeschossen, 43 Panzer, 16 Geschütze, 81 MG-Nester und 55 Lastkraftwagen vernichtet sowie vier feindliche Kompanien aufgerieben und vier Bunker kampfunfähig geschossen. — Oberleutnant Thierfelder, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, errang u. a. in harten Kämpfen 14 Luftsiege, zerstörte 41 feindliche Flugzeuge am Boden und vernichtete in Tiefangriffen 6 Eisenbahnzüge. — Oberleutnant Schenck, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, hat neben der Vernichtung feindlicher Flugzeuge am Boden 9 Abschüsse aufzuweisen. Unter seinen zahlreichen kühnen Flügen ist vor allem die Abwehr eines Flankenstoßes feindlicher Panzereinheiten hervorzuheben, den er mit seiner Staffel trotz massiertem Abwehrfeuer in todesmutigem Einsatz vereitelte. — Oberfeldwebel Heller, Flugzeugführer in einem Zerstörergeschwader, nahm in Afrika einen Luftkampf mit 14 feindlichen Jägern auf. Innerhalb weniger Minuten gelang ihm der Abschuß von drei Jägern und das vollkommene Zersprengen des feindlichen Verbandes. — Oberfeldwebel Stechmann, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat 30 Luftsiege errungen und in zahlreichen harten Luftkämpfen höchste Einsatzbereitschaft gezeigt.

Aufn. Scherl-OKW (10), Kriegsberichter Sperling (1), Billhardt (Sch 1), Privataufn. (1)

Oberleutnant SCHIBAU

Oberleutnant LAU

Oberleutnant MECKEL

Oberleutnant ROSSMANN

Oberleutnant THIERFELDER

Oberleutnant SCHENCK

Oberfeldwebel HELLER

Oberfeldwebel STECHMANN

Die kleine Adler-Fibel

Das Luftschiff fuhr per Bahn

Am 22. Februar 1942 starb in Berlin August von Parseval. Neben seinen wissenschaftlichen Arbeiten ist er vor allem durch sein Luftschiff nach dem unstarren System und einen Drachenballon bekannt geworden, der als Fesselballon im Weltkrieg zum Kriegsgerät des deutschen Heeres wurde. Aus dem arbeitsreichen Leben des Luftfahrtpioniers geben wir ein paar Anekdoten, die seinen Humor und seine unverwüstliche Tatkraft beleuchten: Im Jahre 1909 tauchte im Publikum die Frage auf, ob Parseval mit seinem unstarren Luftschiff überhaupt Fahrten von einigen Stunden Dauer gelingen würden, denn der Graf Zeppelin mit seinem „starren Prinzip" hatte schon mehrere größere Fahrten unternommen. „Klopfenden Herzens stand ich vor unserer Halle in Bitterfeld", erzählte Parseval, „und hielt stumme Zwiesprache mit dem Wettergott. Das waren kritische Stunden. Als sich das Wetter trotz wochenlangen Wartens nicht bessern wollte, ließen wir kurz entschlossen das Gas ab und fuhren mit der Hülle unseres Luftschiffes per Eisenbahn nach Frankfurt. Das war eine Notmaßnahme, die sich allerdings Zeppelin mit seinem starren System nicht leisten konnte. Doch in Frankfurt war uns dann das Glück hold". (Parsevals zweimotoriges Luftschiff gewann den Kaiserpreis.)

Aufn. Scherl-Bildarchiv

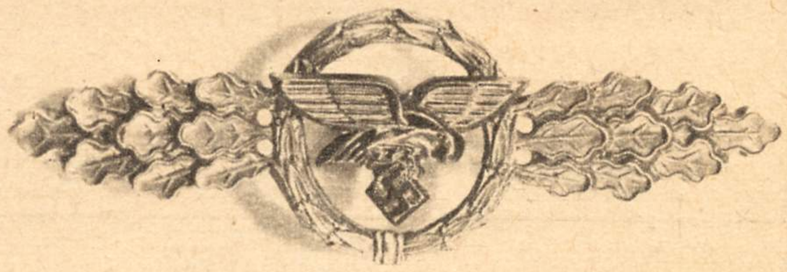
*

Nachdem August v. Parseval ohne Mühe mit seinem Luftschiff den Grafen Zeppelin geschlagen hatte, wurden viele Starts in Frankfurt selbst vorgenommen. Dabei ereignete sich ein eigenartiger Zwischenfall. Ein Frankfurter Primaner ließ bei dem Start die Halteseile nicht rechtzeitig los, stieg mit auf und pendelte in einer Höhe von hundert Meter zwischen Himmel und Erde. „Wir landeten mit äußerster Vorsicht", berichtete Parseval später lachend. „Der vordere Teil des Schiffes schlug mit der Gondel heftig auf die Erde auf, aber der junge Mann wurde gerettet und war der Held des Tages." Ba.

Geflügelte Riesen und Zwerge

Auch unter den Flugzeugen gibt es Riesen und Zwerge. Aber wie im menschlichen Dasein, so ist auch im fliegerischen der Lebensweg solcher ausgefallenen Exemplare nicht immer mit Rosen besät. Die deutsche Flugtechnik hat sich daher mit Zwergflugzeugen nie und mit Riesenflugzeugen nur soweit beschäftigt, wie es eine gesunde Entwicklung forderte. Die winzigste unter den fliegenden Zwerggestalten war der englische Parnall-Pixie II-Eindecker, der eine Flügelspannweite von ganzen fünfeinhalb Meter hatte. Der gesamte Tragflächeninhalt dieses Kolibris unter den Flugzeugen betrug 5,4 Quadratmeter. Aus dem Höhenleitwerk des Focke-Wulf Condor mit 20,6 Quadratmeter Inhalt hätte man also rund vier dieser Liliputaner schneidern können. Gigantisch im Vergleich hierzu sind die Abmessungen des größten Flugzeugs der Welt, des amerikanischen Riesenbombers Boeing B-19, der 64 Meter Spannweite hat. Der Flügel dieses Größtflugzeuges stellt für den Liliputaner der Lüfte einen ganzen Flugplatz dar. Derartige Riesenbauten sind jedoch im allgemeinen nur „Versuchskaninchen", deren zahlreiche unvermeidliche Mängel den Weg für lebenstüchtigere Neukonstruktionen weisen sollen. England und Amerika bauten das kleinste und das — bisher — größte Flugzeug. Wir Deutschen sind bescheidener. Es genügt uns, die besten Flugzeuge der Welt zu haben. G. M.

Eine Transportflieger-Spange

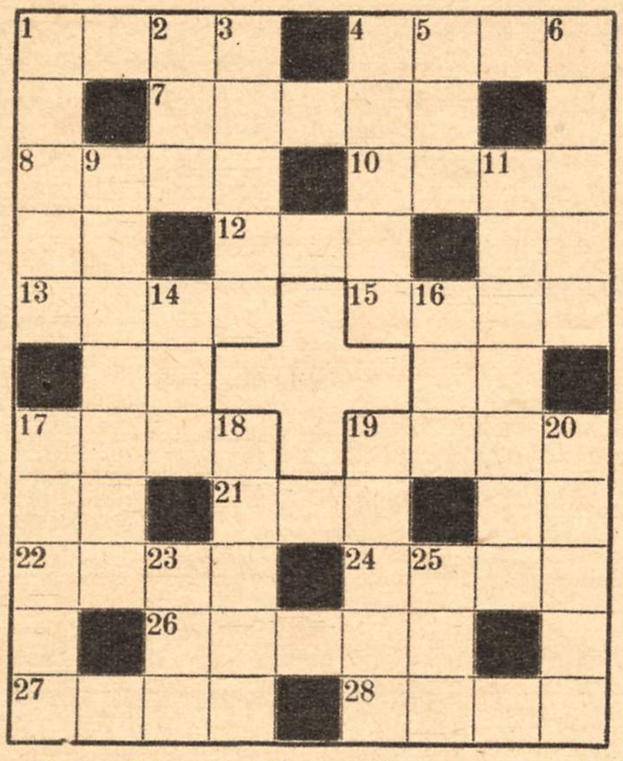


In der deutschen Luftwaffe ist ein besonderes Abzeichen für Transportflieger geschaffen worden, das in Spangenform gehalten ist und dem Anfang des Jahres 1941 gestifteten Abzeichen für Aufklärer, Jäger und Kampfflieger ähnelt

Aufnahme Presse-Hoffmann

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Landschaft in Arabien, 4 Nahrungsmittel, 7 Verwandter, 8 Bekräftigungswort, 10 leichter Stoff, 12 feierliches Versprechen, 13 Metall, 15 Dichtung, 17 Kalziumverbindung, 19 Kohleprodukt, 21 Gebiet in den Alpen, 22 anatomischer Begriff, 24 Helfer der Kranken, 26 Körperorgan, 27 gitterartig durchbrochener Stoff, 28 Werkzeug;

von oben nach unten: 1 Vogel, 2 Witterungserscheinung, 3 Roman von Freytag, 4 nachsichtige Beurteilung, 5 Laufvogel, 6 Blume, 9 Stadt in Italien, 11 Stadt in Italien, 14 Gewässer in Afrika, 16 amerikanischer Schriftsteller, 17 akustische Erscheinung, 18 Gerichtshof, 19 päpstliches Diadem, 20 kleine Truppeneinheit, 23 Nebenfluß des Neckars, 25 Hirschtier. 53581

Der geistreiche Spatz

Auf einem Baum saß eine Anzahl Spatzen. Ein Kuckuck flog vorbei und sagte: „Na, ihr hundert!" Worauf ein Spatz antwortete: „Wenn wir noch einmal so viel, noch ein halb mal so viel, noch ein viertel mal so viel und du, o Kuckuck wären, dann wären wir hundert!" Wieviel Spatzen saßen auf dem Baum? 54426

Verschieberätsel

Pneumatik — Unterseeboot — Luftherrschaft — Antwortnote — Suedostraum — Roggenmehl — Eisbaer — Anteilnahme

Vorstehende Wörter sind untereinander zu schreiben und seitlich derart zu verschieben, daß zwei senkrechte Reihen je ein europäisches Land nennen. 54113

Auflösungen aus Heft 5

Kreuzspruchrätsel: Siegen ohne Gefahr ist Siegen ohne Ruhm. — 1—2 Spiegel, 2—3 Lilie, 3—5 Elle, 4—6 Lessing, 6—7 Gasthof, 7—8 Fels, 8—10 Schneise, 9—11 Senior, 11—12 Ries, 12—13 Schuh 13—14 Hornhaut, 14—16 Tube, 15—17 Befehl 17—19 Loge, 18—20 Gemme.

Silbenband: 1—2 Saffian, 3—4 Pfiffikus, 5—6 Ideal, 7—8 Lederer, 9—10 Alibi. 11—12 Kalium, 13—14 Theorie 15—16 Maori. — Fidelio.

Streichholzaufgabe: Zehn Streichhölzer bilden fünf Kreuze dadurch, daß man Nr. 5 auf Nr. 2, Nr. 7 auf Nr. 10, Nr. 3 auf 8, 9 auf 6 und 1 auf 4 legt.

Kopfwechselrätsel: Prosa, Auge, Nerz, Zorn, Eichel, Regel, Deich, Ilm, Vase, Iran, Sehne, Iller, Ober, Niger. — Panzerdivision.

Schättelrätsel: Dürre-Dürer.

Auflösungen aus Heft 6

Kreuzworträtsel: a) 1 Saba, 4 Mehl, 7 Oheim, 8 Amen, 10 Luft, 12 Eid, 13 Zinn, 15 Expos, 17 Kalk, 19 Teer, 21 Uri, 22 Ader, 24 Arzt, 26 Niere, 27 Gaze, 28 Ahle; — b) 1 Spatz, 2 Boe, 3 Ahnen, 4 Milde, 5 Emu, 6 Lotus, 9 Mailand, 11 Florenz, 14 Nil, 16 Poe, 17 Klang, 18 Kurie, 19 Tiara, 20 Rotte, 23 Enz, 25 Reh.

Der geistreiche Spatz: Auf dem Baume saßen 36 Spatzen. Denn setzt man von 100 den Kuckuck ab, bleiben 99. Und teilt man 99 durch die Summe aus 1, plus 1, plus einhalb, plus ein Viertel oder durch 11/4, so ergibt sich $\frac{99 \text{ mal } 4}{11} = 36$.

Verschieberätsel: Portugal; Norwegen.

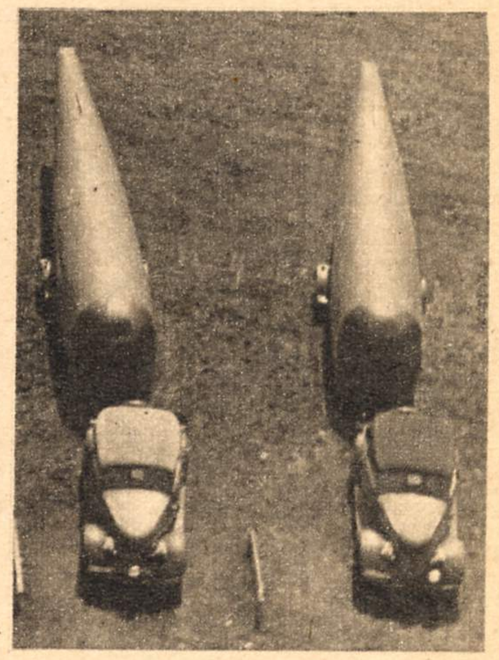
Silbeneinsetzrätsel: Benares, Vorarlberg, Wacholder, Teheran, Matterhorn, Kajüte, Voranschlag, Ereignis, Bengasi, Sauerteig, Korea. — Nachtjaeger.

Silbeneinsetzrätsel

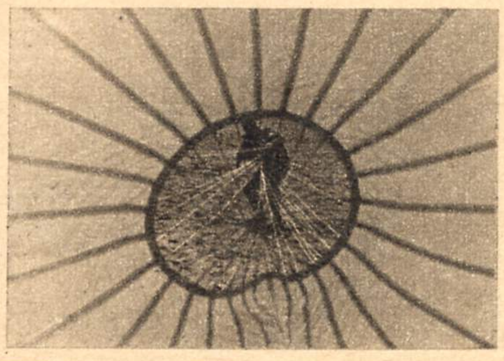
Be — res, Vor — berg, Wa — der, Te — ran, Mat — horn, Ka — te, Vor — schlag, Er — nis, Ben — si, Sau — teig, Ko — a

In jedes der vorstehenden Wortbruchstücke ist je eine Silbe einzusetzen, so daß dreisilbige sinnvolle Wörter entstehen. Bei richtiger Lösung nennen die Anfangsbuchstaben der eingesetzten Silben, fortlaufend gelesen, einen Angehörigen der Luftwaffe. 54031

Was ist das



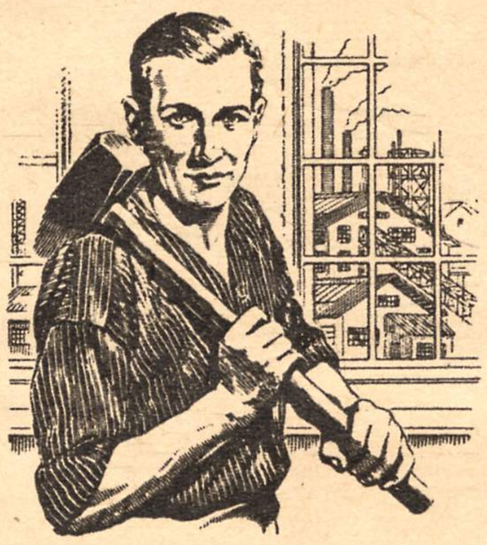
Das nächste Heft bringt die Auflösung



Allzu schwer war die Beantwortung unserer letzten Frage nicht. Unser Bildberichter hat einen Fallschirmjäger nur einmal von einem anderen Blickpunkt als sonst gesehen

Aufn. H. Schaller (2)

Aber eisern...

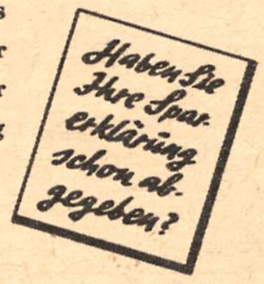


sagt **Metallarbeiter Wilhelm K... aus Essen.**

„Klar - wir müssen jetzt gewaltig ran, die Arbeit türmt sich. Dafür verdiene ich aber auch ein schönes Stück Geld. Jetzt wird eisern gespart. Wenn erst der Krieg vorbei ist, dann will ich auch draußen meinen Garten haben. Das ist viel besser, als jetzt alles mögliche unnütze Zeug zu kaufen."

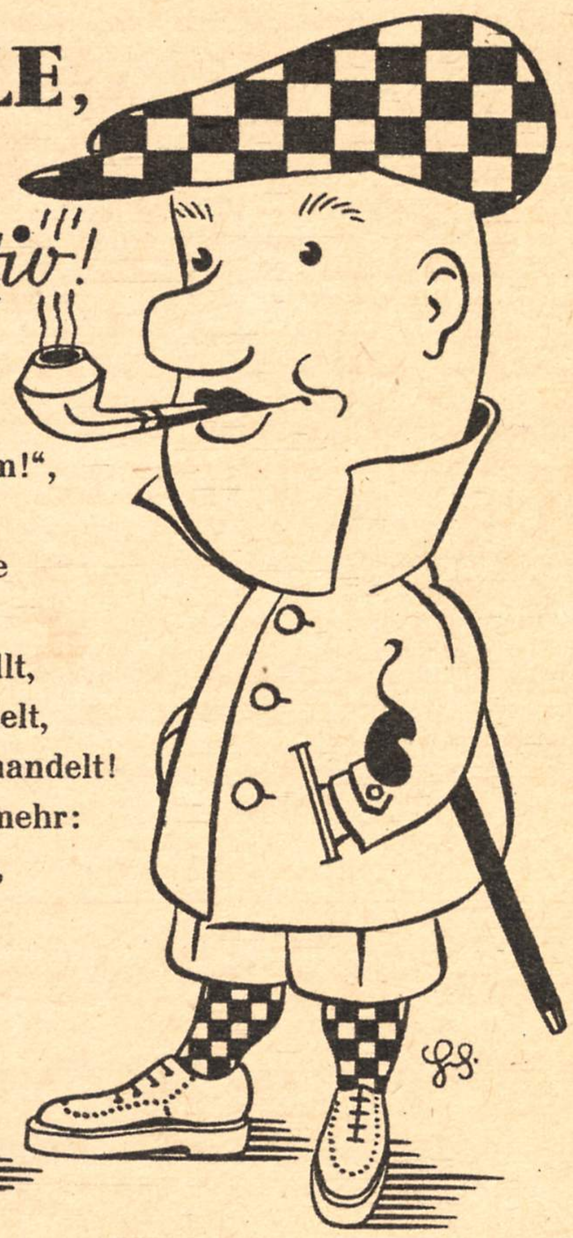
Fünf einzigartige Vorteile:

1. Wer eisern spart, zahlt weniger Steuern und Sozialbeiträge.
2. Die Höhe des Krankengeldes berechnet sich trotzdem nach dem vollen Lohnbetrag.
3. Der Sparbetrag wird zum Höchstsatz verzinst.
4. Das Sparguthaben ist unpfändbar.
5. Das Sparguthaben wird in Notfällen, bei der Geburt eines Kindes und bei der Verheiratung einer Sparerin, auf Antrag sofort ausgezahlt.



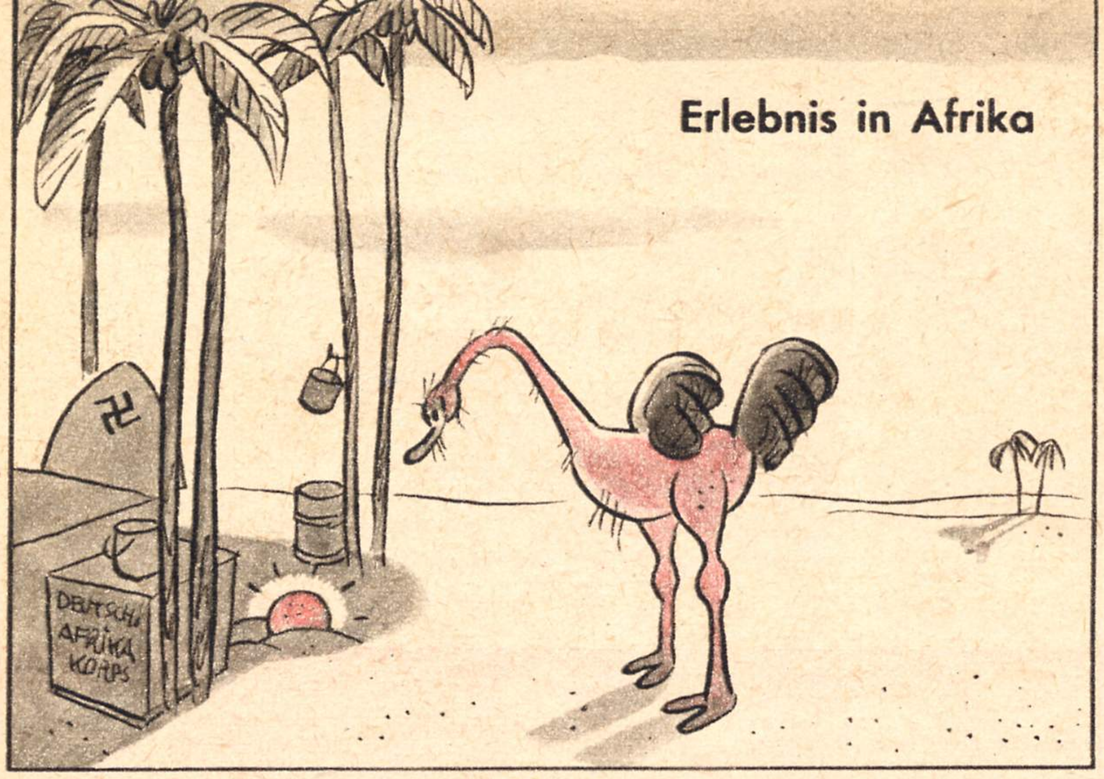
Spare eisern jetzt im Krieg, kaufen kannst Du nach dem Sieg!

Das ist PELLE, den man rief als Kartoffel-Detektiv!

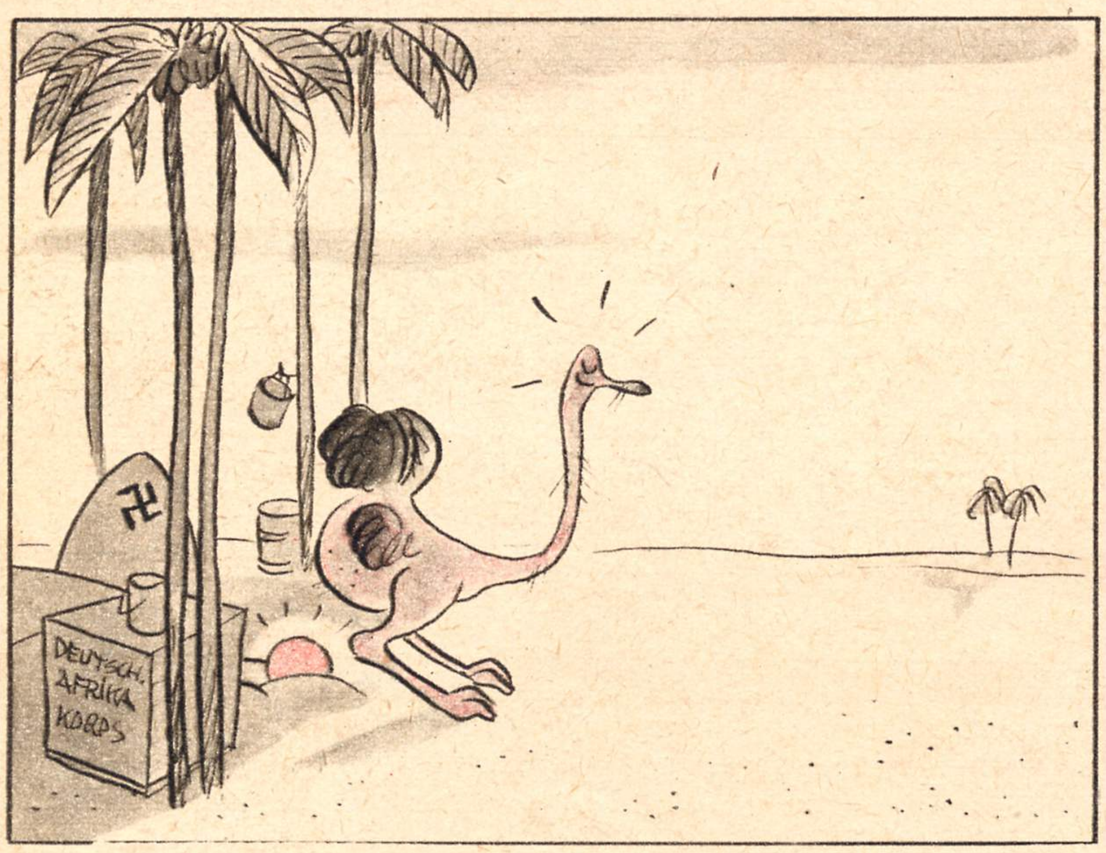


Im Kartoffelreich herrscht Grimm:
„So etwas ist wirklich schlimm!",
Hört man überall die Rede.
„Statt, daß heute von uns jede
Knolle ihren Zweck erfüllt,
Nährwert gibt und Hunger stillt,
Werden wir oft falsch behandelt,
Und verschwendet und verschandelt!
Nein — so geht es nun nicht mehr:
Hier muß Meister PELLE her,
Um als Detektiv zu späh'n,
Wo wir nutzlos untergehn!"

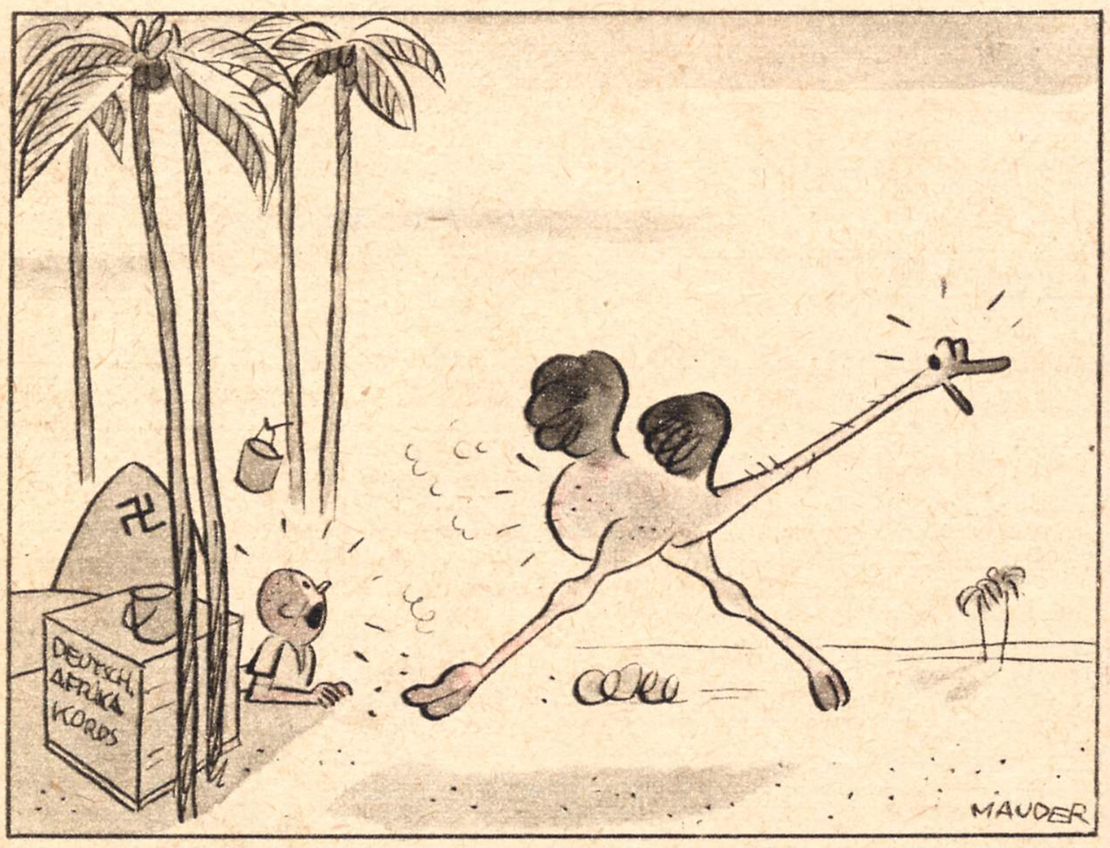
PELLE *wird nun hier berichten.*
Leute — lernt aus den Geschichten!



Nanu?



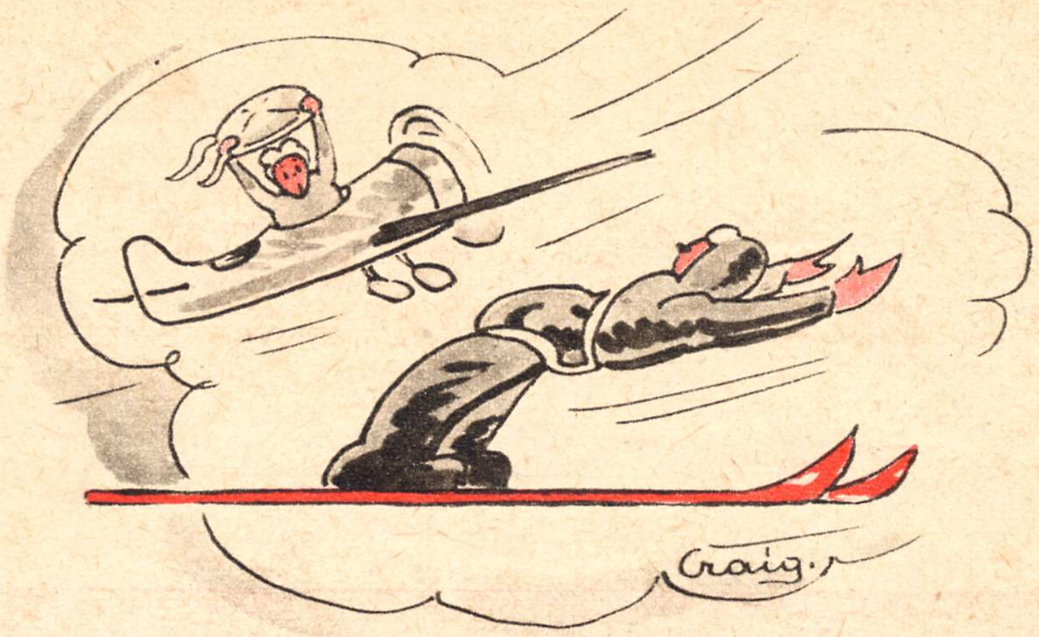
Das werden wir gleich bebrüten!



— — — — !

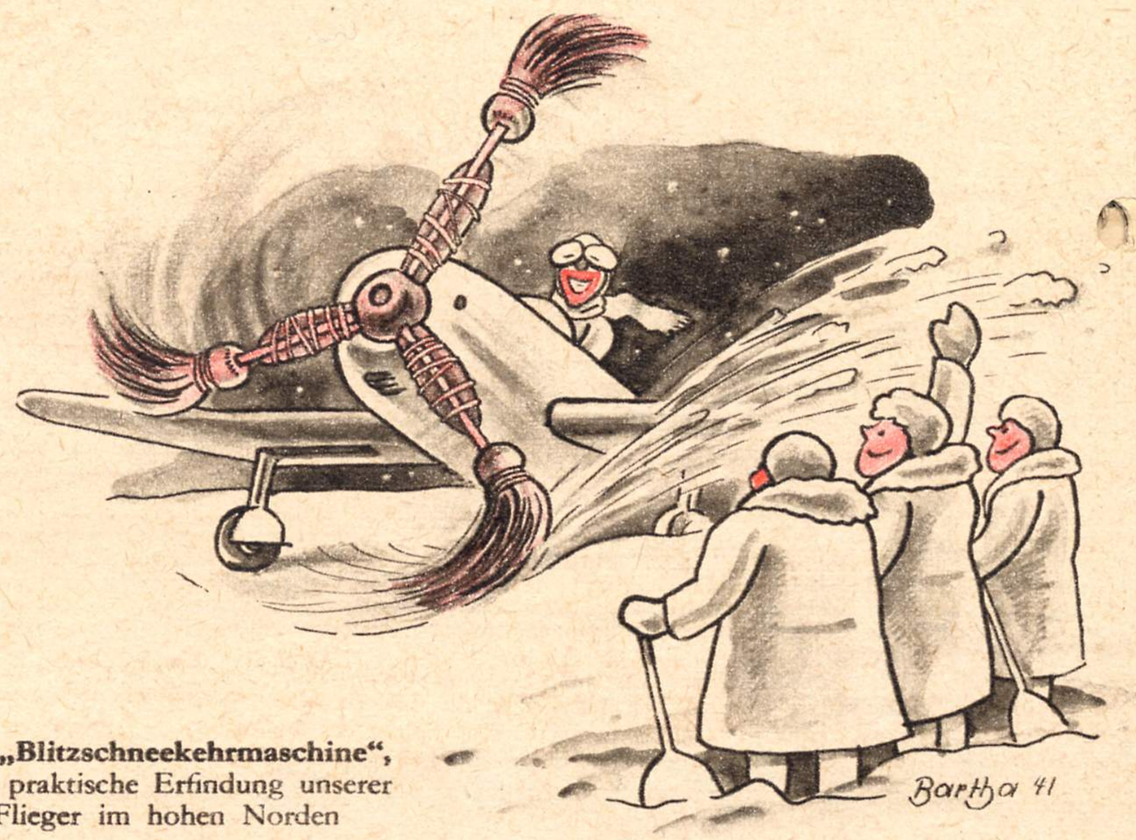
Links: „Pfui Deibel, schmeckt der Schnaps heute ekelhaft!" — „Hm, merkwürdig — und dabei habe ich doch nur einen ganz kleinen Schuß Leuna-Gefrierschutz hineingetan!"

Rechts: „. . . ick vasteh' nich, wie man so schwindelfrei sein kann!"



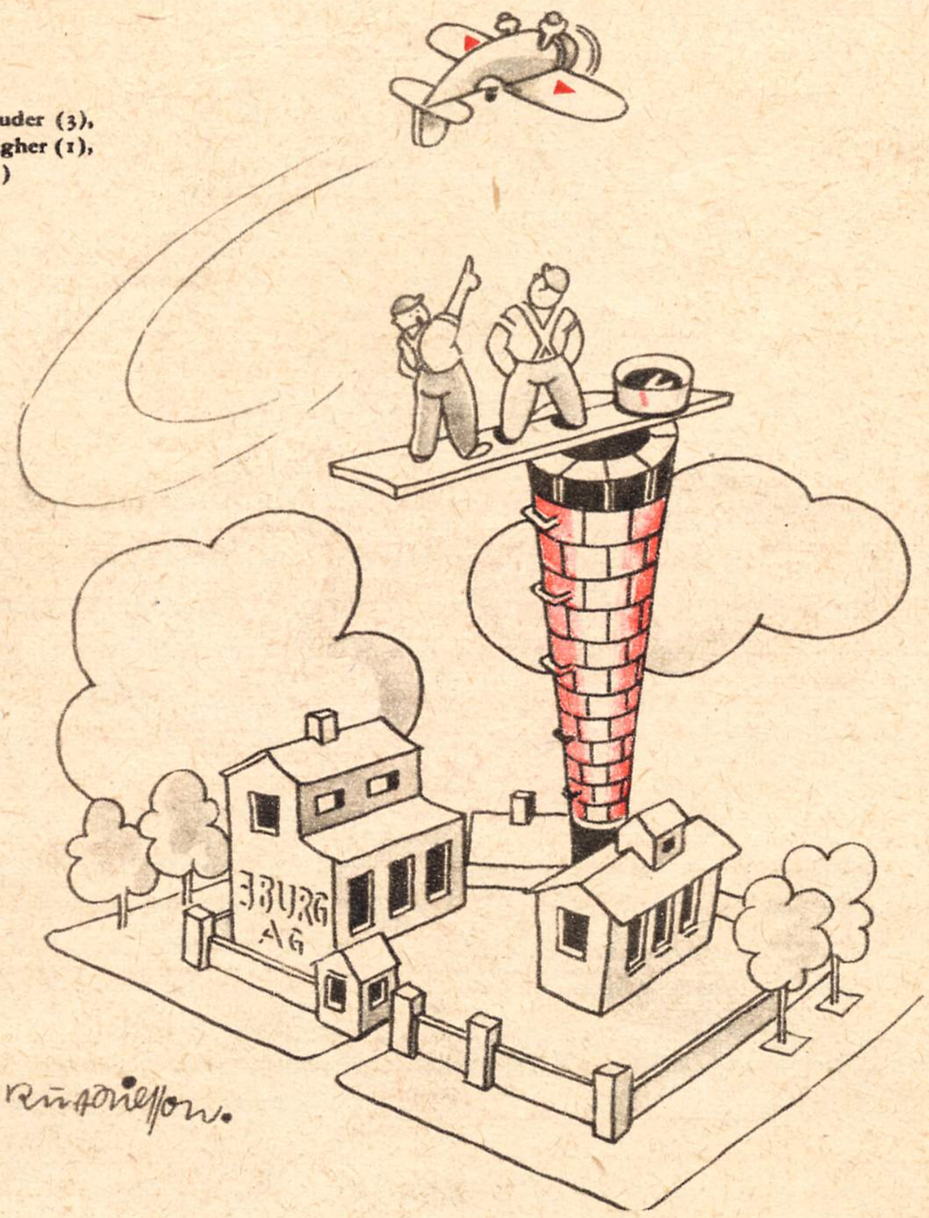
Der Meisterspringer: „Seppl, dein Fallschirm!!!!" — „Brauch' ich nicht!"

So ist's richtig!



Die „Blitzschneekehrmaschine",
eine praktische Erfindung unserer Flieger im hohen Norden

Zeichnungen: Mauder (3), Bartha (2), v. Craigher (1), Nilsson (1)



Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 5 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 23 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front